SPORT WODNY

1929

MARZEC

Rok V — Nr. 4

WARSZAWA

Cena egz.
1 zł.

KRONIKA ŻEGLARSKA.

Zimowe Regaty Długodystansowe na Florydzie, zorganizował niedawno słynny Palm Beach Y. C. Trasa wynosiła 650 mil i prowadziła z Palm Beach przez kanał Providence na zachód do latarni [illegible] na wyspie [illegible], stąd na wyspy Bimini i dalej SW — kursem do Habanny, gdzie odbywać się będą w tym czasie mistrzostwa klasy „Star". Stąd po [illegible] jachty zwrócą [illegible] według wyboru z powrotem do Palm Beach.

Yachting modelowy. Choć dopiero [illegible] upłynął termin zgłoszeń już w końcu stycznia zapowiedziało swój udział w międzynarodowych regatach [illegible] — Model [illegible] o t. zw. „Yachting Monthly Cup", 6 narodów. Prócz organizatorki Anglji stanęły Belgja, Francja, Łotwa, Monaco i Stany Zjednoczone.

Regaty odbędą się jak zwykle w „Swanpond" koło Portsmouth w dniach 3, 5 i 6 sierpnia 1929, zaś 29 lipca do 1 sierpnia w tejże miejscowości odbędą się eliminacje angielskie. 2 sierpnia odbędzie się Walne Zebranie członków „International Model Yacht Racing Association".

Z okazji 25-letniego jubileuszu norweskiego „Norsk Modelseilforening" otwarto w Oslo wystawę modeli obejmującą 100 eksponatów, norweskich i szwedzkich konstruktorów.

Przypomnieć warto [illegible]

Sprzedaż „Pommern". Niemiecki żaglowiec szkolny „Pommern" [illegible] w Hamburgu, [illegible] został [illegible]

Regaty Plymouth — Santander. Hiszpański „Real Club Maritimo", organizuje regaty [illegible] Plymouth — Santander. W [illegible] według reguł Ocean Racing Club'u. Start wyznaczono na 20 sierpnia. [illegible] przez [illegible] króla hiszpańskiego Alfonsa XIII. [illegible] po 50 tonn.

PŁYWACTWO.

Światowe rekordy pływackie.

Lista światowych rekordów pływackich [illegible] przez FINA przedstawia się następująco:

Panowie:

Styl dowolny:

100 m. — Weissmuller (USA) 57.4.
200 m. — Weissmuller (USA) 2:08.
300 m. — Borg (Szwecja) 3:35.6.
400 m. — Borg (Szwecja) 4:50.3.
500 m. — Borg (Szwecja) 6:05.6.
800 m. — Weissmuller 10:22.2.
1000 m. — Borg 13:07.
1500 m. — Borg 19:07.2.
Sztafeta 4 x 200 — USA 9:36.2.

Styl klasyczny:

100 m. — Spence (USA) 1:1[illegible].
200 m. — Rademacher (Niemcy) 2:48.
400 m. — Rademacher 5:50.2.
500 m. — Rademacher 7:40.[illegible]

Styl grzbietowy:

100 m. — Kojac (USA) 1:08.2.
200 m. — Laufer (USA) 2:38.8.
400 m. — Kojac 5:52.[illegible]

Panie:

Styl dowolny:

100 m. — Lackie (USA) 1:10.
200 m. — Norelius (USA) 2:40.6.
300 m. — Wainwright (USA) 4:19.4.
400 m. — Norelius 5:39.2.
500 m. — Norelius 7:09.8.
800 m. — Norelius 12:18.[illegible]
1000 m. — Braun (Holandja) 15:09.6.
1500 m. — Norelius 23:44.6.
Sztafeta 4 x 100 m. — USA 4:47.6.

Styl klasyczny:

100 m. — Mühe (Niemcy) 1:26.2.
200 m. — Mühe 3:11.[illegible]
400 m. — [illegible] (Holandja) [illegible]

Styl grzbietowy:

100 m. — Braun (Holandja) 1:21.6.
200 m. — Braun [illegible]
400 m. — Braun [illegible]

Tabela powyższa nie uwzględnia jeszcze rekordów ustanowionych w drugiej połowie roku ubiegłego, a mianowicie: Borg 1500 m. [illegible] — Borg 19:07.2, Borg 800 m. [illegible] — Kojac 5:52.2 i [illegible] 500 m. [illegible] Norelius — 5:12.2.

KRONIKA WIOŚLARSKA.

Grudziądzkie Towarzystwo Wioślarskie „Wisła".

W dniu 14 lutego r. b. odbyło się doroczne Walne Zebranie Grudziądzkiego Towarzystwa Wioślarskiego „Wisła".

Jak wynika ze sprawozdania Zarządu, rok 1928, trzeci od założenia Towarzystwa, był najpomyślniejszym. Na przystani rozwinęło się żywe życie sportowe i towarzyskie. Tabor powiększony został o 4 łodzie ([illegible] i jedna jedynka). Teren przy przystani został [illegible] przy pomocy władz miejskich, zwłaszcza p. [illegible] i p. [illegible] Wojewody, [illegible] około 300 sztuk drzew i krzewów. W celu [illegible] plac sportowy z [illegible], kosztem około 2000 złotych.

W końcu roku Towarzystwo liczyło 120 członków.

Podczas ożywionej dyskusji nad sprawozdaniem Zarządu zastanawiano się nad sposobami uregulowania [illegible] za [illegible] i utrzymanie przystani. [illegible] potrzebny jest na powiększenie taboru i na [illegible] wydatki Towarzystwa. [illegible] o subsydjum [illegible] od [illegible] i Rady miasta Grudziądza, o długoterminową pożyczkę hipoteczną. Wszystkie te sprawy przekazano Zarządowi jako dezyderaty Walnego Zebrania. Tak samo [illegible] wnioski członków o [illegible] i o powiększenie [illegible]

Na wniosek Komisji Rewizyjnej udzielono Zarządowi absolutorjum przy oklaskach całej sali.

Rok 5. WARSZAWA, MARZEC 1929 r. Nr. 4

SPORT WODNY

DWUTYGODNIK, POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA i PŁYWACTWA.

PORÓWNANIE.

Wiele i to nietylko do starej generacji, należących, narzeka dziś na zepsucie obyczajów, łącząc z tem zjawiskiem sport. Nie będziemy tu wykazywać gołosłowności twierdzeń jednych i drugich dla względów zupełnie zrozumiałych, chcielibyśmy tylko rzucić przed oczy przeciwników sportu pewne porównanie, które wiele, wiele powiedzieć potrafi.

Prawda, że dziś młodzież „traci" dużo czasu na sport, gdy przed laty prawie go nie znała.

Prawda, że dziś na cele sportowe wydaje się znacznie więcej niż do niedawna.

Prawda, że sportowi poświęca się dziś bardzo licznie młodzież wszystkich zawodów i stanów bez względu na płeć i stanowisko.

Prawda jest i to, że kostjumy sportowe w porównaniu z przedwojennym strojem mogą się wydawać niemoralne.

Każdy jednak przyznać musi, że młodzież zawsze wymagała rozrywki i rozrywkę znajdowała.

Niemożliwem bowiem jest by człowiek, prócz pracy zasadniczej, poświęcał czas wolny tylko jedzeniu, piciu i spaniu.

Uprawianie sportu do niedawna należało do osobliwości, za wyjątkiem pewnych sportów uprzywilejowonych, jak lawn tennis czy konna jazda.

Gdzież ogół młodzieży podziewał ten czas wolny od pracy codziennej, jeśli ukrywano się przed słońcem i ożywczem tchnieniem wiatru?

W przeważnej części w knajpach przy kieliszku lub w klubach przy kartach, a dziewczynki przy szydełkach lub niezdrowym flircie.

Ofiar hazardu, chorób, powolne konania suchotników w zamkniętych izbach naliczyćby można mnóstwo.

Dziś wiele młodzieży wybiegło na słońce, by czas wolny od pracy umysłowej czy fizycznej, zarobkowej lub nauki na krzepienie ciała obrócić na łonie natury. Sport jest przecież najlepiej zrozumianym odpoczynkiem.

Cieszmy się: im więcej zaludnia ą się boiska, przystanie wioślarskie, hale gimnastyczne — pustoszeją ciasne i ciemne nory dusznych cukierni, knajp, restauracyj i dancingów.

Dziewczęta mniej wprawdzie wypuszczają na świat arcydzieł roboty szydełkowej, lecz tem częstszem jest zjawiskiem rumieniec zdrowia na czerstwych twarzyczkach.

Niestety jednak mamy zbyt wielu jeszcze, którzy znaczenia sportu-wychowania fizycznego nie rozumieją.

Oto mamy dziś dwa obozy, rysujące się wyraźnie: jeden — to zwolennicy i przyjaciele sportu, którzy chwilę wolną na trening fizyczny obracają; drugi to — przeciwnicy idei wychowania fizycznego.

Spójrzmy na jednych i drugich.

Pierwsi to ludzie zdrowi i czerstwi, z twarzy ich bije radość i świeżość, bije to słońce i powietrze wchłaniane na wolnym obszarze boiska.

Przejdźmy na chwilę do obozu przeciwników. Oto z twarzy ich wyziera bladość, nuda, apatja, niechęć do życia, przeżycie, zmęczenie.

Na podstawie porównania tych dwóch obozów zadajmy sobie pytanie:

Gdzież jest siedlisko zepsucia moralnego?

Odpowiedzcież, wrogowie sportu!

A zamiast płakać nad zepsuciem obyczajów wypędzajmy młodych z ciemnych spelunek, cukierni, restauracyj, dancingów i teatrzyków — wskażmy im zieloną trawę boiska, zalaną złotem promieni słońca, taflę zwierciadlaną ślizgawki, wód szemrzące fale.

Wskażmy im naturę, na której łonie zaprawiać mają swe ciało.

— W zdrowem ciele — zdrowy duch!



O SUKCES W LOS ANGELES.

Wprawdzie do regat olmpijskich w Los Angeles mamy jeszcze sporo czasu, to jednak poruszamy tę sprawę już teraz z dwóch względów. Po pierwsze, aby wykorzystać doświadczenia z okresu olimpjady amsterdamskiej, a po drugie ponieważ na debaty na ten temat nigdy nie jest za wcześnie.

Doświadczenia olimpijskie musiały być bądź co bądź znaczne, gdyż dla nich zwołano specjalny Sejmik. Negatywne czy pozytywne — dały one powód do szerokiej dyskusji i... ogromu niezadowolenia. Niezadowolenie to znalazło dość niezdrowy przejaw—bo zgruntu negatywny, dążący do przekreślenia nawet tych części przygotowań i całej akcji, które dotychczas uchodziły za bezsporne. Będąc pokrzywdzonym trzeba zawsze dążyć do otrzymania satysfakcji, lecz trzeba też zważyć, aby dążenie to było jasno skrystalizowane i aby nie było skierowane wyłącznie dla celów osobistych, lecz szerzej ujmowało interesy ogółu. Zacietrzewienie i ugrzęźnięcie w masie nieistotnych szczegółów, każdej sprawie tylko zaszkodzi.

Przygotowaniem olimpijskim kierowała, jak wiadomo, Komisja Trzech, w osobach pp. inż. Lotha, inż. Juszkiewicza i Wł. Nadratowskiego. Stworzono ośrodki w Bydgoszczy z kierownikiem d-rem Siemiątkowskim. w Warszawie z kier. O. Gordziałkowskim i w Poznaniu, którego to ośrodka desygnowany kierownik dr. Mazurek nie został przez miejscowe kluby aprobowany. Pozatem samorzutnie utworzył się ośrodek w Krakowie z kierownikiem sportowym Włodz. Długoszewskim. Cały ten aparat pracował w kierunku przygotowania sił do walnej batalji, z tem, że kierownicy prowadzili pracę w kierunku sportowym, Komisja zaś miała głos decydujący w kwestjach finansowych i wysyłki osad reprezentacyjnych. Trzeba stwierdzić, że a priori nikt nie kwestjonował kompetencji ani całej Komisji ani też poszczególnych jej członków aż do czasu gdy szereg eliminacyj nie wykazał kto jest rzeczywiście najgodniejszym zaszczytu reprezentowania barw polskich w Amsterdamie. Rzeczą jasną było urządzenie jeszcze jednej rozgrywki—względnie stwierdzenie, że ponieważ wszystkie osady są równorzędne, a trzech ani dwóch osad do biegu zgłaszać nie można, więc nie posyła się nikogo. Kto wie czy takie załatwienie nie zniweczyłoby tego sporu w zarodku. Lecz dobro sportu polskiego wymagało czego innego. Musiano więc urządzić czwartą eliminację, aby wreszcie kogoś wysłać. Tutaj dopiero zaplątał się węzeł, który trudno jest rozwiązać. W każdym bądź razie, bez względu na finałowe zakończenie, można wysnuć z całej tej grubej awantury, wnioski na przyszłość.

1) Kierować przygotowaniem olimpijskiem powinna grupa osób, mająca bezsporne zaufanie jeśli nie ogółu zainteresowanych — to w każdym bądź razie jego większości. Wszelkie kwestjonowanie kompetencji powinno nastąpić tak wcześnie, aby nie było szkodliwem dla sprawy.



Charakterystyczny wygląd wielkiej łodzi kajakowej w Sjamie.

2) Przygotowanie powinno być zapoczątkowane bardzo wcześnie, tak, aby można spokojnie i bez naglenia rozpatrzeć każdą ewentualność. Nazwiska członków ciała docydującego powinny być też wcześnie znane, aby można je zmienić w myśl wymagań chwili.

3) Komisja powinna mieć jasno skrystalizowany program postępowania, nie tak, jak to miało miejsce w r. ub., gdy po mistrzostwach nie wiedziano co wogóle się ma robić.

4) Jeśli powiedziano, że Komisja ma głos decydujący i bezapelacyjny w sprawach związanych z przygotowaniem, to z chwilą gdy Komisja ta powzięła jakąkolwiek decyzję, to rzeczą wszystkich zainteresowanych jest jedynie i bezwzględnie zastosować się do tejże decyzji, oczywiście nie rezygnując z prawa pociągnięcia Komisji do odpowiedzialności w swoim czasie i we właściwem miejscu. Jeśli jednak decyzje Komisji uważało się za nieobowiązującą — to wszelkie pretensje do niej muszą upaść. Co bowiem sport powinien sobie przyswoić z militaryzmu to to, że najprzód wykonanie rozkazu czy polecenia a potem dopiero apelacja. Wskazuje to na konieczność odbierania od zawodników przeznaczonych do eliminacyj specjalnego zobowiązania stosowania się do wskazówek Komisji czy kierownika. Kto wie czy nie byłoby też na miejscu podobne zobowiązanie się ze strony zarządu danego klubu? W takiej bowiem sprawie musi być posłuch i nie można sobie wyobrazić by przygotowaniem olimpijskiem kierował cały Sejmik. Że to przygotowanie w r. ub, nie obeszło się bez niepotrzebnych a przykrych scysyj to przyczyną tego jest brak jasnego planu przygotowania. Przygotowywano jednych specjalnie, drudzy zaś bez opieki wykazywali, że są lepsi, a Komisja nie przewidziała co w takim wypadku ma zrobić i dlatego formalnie (!) ci, którzy czują się pokrzywdzeni decyzją o czwartej eliminacji—mają rację, nie maja jej praktycznie, bo tam gdzie chodzi o dobro ogółu wioślarstwa, a chodziło o nie bezsprzecznie przy konieczności wyeliminowania faktycznie najlepszego, wszelkie sprawy osobiste muszą zejść na plan drugi. Inna rzecz, że wymagano od osad eliminacyjnych zbyt wiele. Żądano od nich, aby były w formie od pierwszej eliminacji t. j. 24 czerwca do czasu regat w Amsterdamie t. j. do 10 sierpnia. Czy przypadkiem nie za wiele? Podobne doświadczenia powzięto zagranicą i postanowiono takich błędów unikać.

5) W przygotowaniu popełniono także jeden błąd płynący ze względu na zbyt późne wzięcie się do pracy: mianowicie wzięto pod uwagę tylko ostatnich mistrzów zapominając, że wśród reszty wioślarzy znaleźć się mogą też cenne jednostki. Uniknąć można tego wtedy, gdy zorganizowana Komisja już rok przed olimpjadą obserwować będzie regaty krajowe i wyszuka odpowiednie „brylanty“ do oszlifowania. Nie wiem czy to będzie ciężki grzech przeciw amatorstwu, gdy wioślarzowi z prowincji pomoże się przez wyszukanie podstaw do życia, do przeniesienia się do innego miasta w imię dobra ogółu. Oczywiście że nie będzie to postąpieniem idealnem, lecz czy zamiast takiego wyjścia znaleziono lepsze?

6) Wieloma i zbyt rozwlekłemi eliminacjami nie można przemęczać osad, których przecież istotnym celem jest nie wygranie eliminacyj, lecz walka o prymat w świecie. Dlatego też wioślarze powinni być eliminowani rok przed terminem olimpjady zasadniczo, a tylko w miarę wskazówek czynników kompetentnych uzupełnieni później. Eliminacje finałowe (a więc dostępne dla wszystkich pretendujących do tego) powinny być ześnione w krótkim czasie, nie związane jednak z mistrzostwami, które raczej należy urządzać po regatach olimpijskich, gdyż przez to unika się moralnego oklapnięcia osad, które wyraźnie miało miejsce w r. ub.

7) Nadewszystko zaś wszyscy muszą sobie zdać sprawę z tego o co im chodzi. Mam wrażenie, że rzeczą dla Polski obojętną jest kto pojedzie, byleby ten kto pojedzie był faktycznie najlepszy i spisał się najlepiej. Jeśli dzisiaj jeszcze poświęcamy dużo miejsca temu co było—to tylko pod tym warunkiem, że chcemy wyświetlić miejsca ciemne i uzyskać cenne wskazówki na przyszłość. Nie można przy każdej ponawiającej się sprawie wracać do początku zapominając o kosztownym dorobku, który już jest. Wszelka krytyka ma rację bytu zawsze tylko wtedy, gdy jest pozytywną, gdy z rzeczy zaciemnionych chce wyciągnąć konsekwentne wnioski, gdy zaś jest jedynie negatywną i broniącą intersów jednostki nie w imię zasady i sprawiedliwości, lecz pod wpływem chwilowego rozdrażnienia i uczucia pokrzywdzenia — jest szkodliwą i powinna być zaniechaną. Kto dopomina się o swoje prawa w sposób lojalny i jasno żądający określonej rzeczy—ten nawet gdy nie ma racji zasługuje na uznanie, kto zaś wysuwa niejasno określone pretensje i żąda czegoś, czego oddanie jest fizyczną niemożliwością, zawsze spotka się z oporem i potępieniem, skutkiem którego dalej popłyną „pokrzywdzenia“ i t. p.

Wprowadźmy do Związku jasną i otwartą politykę, prawdziwie sportową, bez niemożliwych żądań i nierzeczowych uporów—a napewno nie będzie ani pokrzywdzonych ani krzywdzicieli. Lecz jedna uwaga: jasna i otwarta polityka z jednej strony nigdy nie da rezultatów, wprowadzi na miejsce fikcyjne—faktycznie pokrzywdzonych—pakt więc muszą podpisać wszystkie strony.

W. D.



Viceprezes Polskiego Zw. Tow. Wioślarskich, inż. Loth, przypatruje się zawodom narciarskim o Mistrzostwo Europy, w otoczeniu pani Wargenau i por. Trzepałko.

Z Pol. Zw. Tow. Wiośl.

Zarząd P. Z. T. W. wzywa wszystkich członków o zwracanie jaknajśpieszniejsze Olimpijskich list zbiórkowych, o opracowanie list członków oraz do uregulowania składek przed marcowym sejmikiem.



Tam, gdzie odbyła się ostatnia wojna Paragwaju z Boliwją.

TRENINGI WIOŚLARSKIE NA UNIWERSYTETACH ANGIELSKICH.

Londyn, w lutym.

Przygotowania do historycznych regat Oxford — Cambridge są w pełni. Oba ośrodki traktują pracę nader poważnie, interesują się i współdziałają szerokie rzesze studenterji, profesury, a wreszcie i kraj cały. Sądząc ze stałych zmian w reprezentacyjnych osadach, każdy z trenerów ma ze dwudziestu ludzi, przygotowywanych rok cały, z których może dobierać, wciąż segregując. Tylko wybitne talenty mogą być pewne swojego uczestnictwa w zawodach. Z rozmowy z jednym z wioślarzy dowiedziałem się, że żaden z nich nigdy nie wie czy jedzie, czy tylko potrzebny jest dla eksperymentów. Selekcja odbywa się pod wyłącznem kierownictwem trenera — on jest dyktatorem w tej dziedzinie, on też jest za sprawę odpowiedzialnym. Chcę pocieszyć naszych wioślarzy, że i tu toczą się wciąż debaty co do systemu dulek i coraz to się czyta, że dziś osada wyjechała na francuskich, ruchowych.

Obecnie wyjazdy są krótkie 5 — 7 kilometrów wszystkiego razem, przy 22—24 uderzeniach na minutę. Główną troską jest styl i zgranie. W motorówce siedzi asystent trenera i ma prawo rozmowy ze sternikiem. Trener najczęściej dyryguje przez tubę z brzegu, jadąc konno.

Przed próbą na ósemce z półtorej godziny trwają wyjazdy parami i czwórkami. Na przystani stale jest conajmniej szesnastu wioślarzy, zawczasu przez trenera wyznaczonych i ci muszą przez cały czas treningu tam pozostawać. Chodzi o to, że każde College ma swego trenera i finalne zgranie następuje pomiędzy Bożem Narodzeniem a regatami, kiedy wszyscy zdatni wioślarze idą pod dowództwo jeneralnego, reprezentacyjnego trenera.

Jeden z oxfordzkich trenerów chce zerwać z pięcioletnią tradycją stałych angielskich dulek. Wprowadza teraz tak zwane „swivel rowlocks", co u nas przyjęto nazywać francuskiemi. Niewiadomo na czem opiera upór we wprowadzaniu tej inowacji, czy myśli powtórzyć swój eksperyment z zeszłorocznych regat, kiedy to jedna z jego osad z Thames Rowing Club wygrała Grand w Henley na ruchomych dulkach? Na nic protesty innych coach'ów, na nic ich argumentacja — Nickalls twierdzi, że wygra i cała wiosłująca Anglja pójdzie za jego przykładem.

Tymczasem zaś osada nie razem chwyta wodę, gdyż im brakuje tego specyficznego click'u stałych dulek.

Taki Godber (Bedford and New College), sekretarz, na czwórce rywalizował ze strokiem o ilość złapanych „szczupaków".

Ciekawem jest i pouczającem, że trener zmieniając wciąż wioślarzy, czasami przesadza ich na inną stronę, czyli że dla dobrego, wioślarza powinno być obojętnem z której strony mu każą ciągnąć — takie wypadki zdarzają się niemal codziennie. Nickalls twierdzi, że on woli dla zrównoważenia siły pociągowej zmieniać poszczególne jednostki, aniżeli dostosować siłę pociągnięcia danego wioślarza do innych. To znaczy, że wierząc wszystkim, że szczerze ciągną, nigdy nie powie któremuś „ciągnij mocniej" — woli go odrazu zmienić. Taki zaś co ma zadużo siły też do kosza idzie, dopóki mu się nie znajdzie odpowiednika na drugą stronę.

Dla przykładu, do jakich szczegółów dochodzi się tu przy opisach codziennych treningów, podam co mówi Times o tym samym Godberze: „Jeżeli Godber nie zo-

stanie strokiem, to w każdym razie będzie na czwórce. Ma on swoje zalety, lecz jednak stale więcej wierze w mięśnie swoich pleców i ciała całego niż nóg — ta polityka zawodzi. Niewiadomo, możliwe że się go na jakiś czas przesadzi na drugą stronę, aby miał przed sobą takiego słynnego majstra od wykorzystywania nóg, jakim jest Prezydent. Gdyby on jeszcze potrafił przy ruchomych dulkach doprowadzić wejście do wody, do takiej szybkości jak na stałych—byłby może w tym sensie bez zarzutu. Chociaż na jego obronę przemawia to, że cała osada jest „slow in water" (powolną w wodzie) przy tych nowych próbach".

Times nie jest pismem par exellance sportowem i widocznie takie techniczne szczegóły muszą interesować jego miljony czytelników, skoro umieszcza. Prawie każdy trening w ósemce (nie mówię o przygotowaniach parami i czwórkami) w obecnem stadjum przygotowań trwa mniej więcej trzy kwadranse. Przy dobrej pogodzie powtarza się jeszcze raz popołudniu. Składa się on mniej więcej z następujących części: na początku ½ do 1 mili wolnych na 22 — 24, po odpoczynku i zdjęciu swetrów 1 minuta ciężka przy 29 — 34 potem parę startów, ale nie więcej jak dwa, odpoczynek, ze trzy mile wolnych zaczynając od 19 kończąc na 24. Oczywiście, że to jest tylko typowy przykład, gdyż odchylenia są bardzo częste. Śledząc za przebiegem treningów zauważyłem że naogół Cambridge ma słabsze treningi. Pochodzi to z tego, że Oxford ma mniej materjału ludzkiego w tym roku niż Cambridge i doprowadzanie tego szczupłego materjału do jakiej takiej formy zajęło mniej czasu. Lecz kij ma dwa końce, gdyż im większy wybór tem więcej szans.

W czasie treningów po obu stronach rzeki tłumy ludzie przypatrują się pracy, przyjeżdżają z Londynu nawet, aby nasycić oczy piękną techniką, choć w surowym jeszcze, w sensie formy, stanie.

Dla interesujących się podaje znów składy osad dwu uniwersytetów, nadmieniając że pierwsze regaty tego sezonu dla nowicjuszów w Oxford odbyły się 21 lutego, przyczem po raz pierwszy, te klasyczne regaty zwane „Torpid" rozegrane na ruchomych wózkach.

Królewskie regaty w Henley na ostatniem posiedzeniu sejmiku amatorskich klubów na Tamizie zakwalifikowane zostały na 3, 4, 5 i 6 lipca.

Oxford.

P. D. Barr (Radley and Trinity) H. C. Morphett (Geelong and Brasenose), D. E. Tinne (Eton and University), G. E. Godber (Bedford and New College), J. M. Macdonald (Winchester and Magdalen) J. A. Ingles (Tasmania University and Magdalen) C. F. Juel-Brockhorff (Denmark and Pembroke); A. Graham (Eton and Brasenose), G. V. Stopford (Radley and New College).

Cambridge.

A. G. H. Willis (Shrewsbury and Pembroke) N. M. Aldous (St John's Leatherhead and Selwyn), M. H. Warriner (Harrow and First Trinity); R. Beesly (Oundle and First Trinity), E. V. Bevan (Bedford and First Trinity), J. B. Collins (Eton and Third Trinity), C. E. Wool Lewis (Westminster and Third Trinity), R. J. Elles (Marlborough and Trinity Hall), A. L. Sulley (Denstone and Selwyn).

Witold Hulanicki.



Józef Blazek (Czechosłowacja) na swym jachcie w podróży dookoła świata.

FRANZ ROMER
składakiem przez Atlantyk.

Na brak zuchwałych, oszałamiających swą brawurą przedsięwzięć, epoka nasza nie może narzekać. Niemal każdy dzień, przynosi wiadomość o jakimś wyczynie, który wczoraj jeszcze, zdawało się, przekracza możliwości człowieka. Człowiek pragnie poznać granice swych sił. Z dnia na dzień, potęguje się pogoń za rekordem.

Zuchwalstwo człowieka zda się nie mieć granic. Przepływa La Manche i Gibraltar, wyrusza na podbój biegunów, w pogoni za demonem szybkości, osiąga nieprawdopodobne rekordy, za nic mając położone ofiary, zwycięża przestworza i oceany.

W powodzi zdumiewających wiadomości, niemal niedostrzeżony przyszedł, najbardziej zuchwały, prawie nieprawdopodobny czyn, kapitana niemieckiej marynarki handlowej Franza Romera, który zazdroszcząc sławy Wikingom sam jeden na zwykłym składaku „Kleppera", przebył ocean Atlantycki.

Wiadomość o przebyciu na kajaku Atlantyku, była czemś tak niewiarogodnem, że większość pism uznała Romera, za żeglarza, a czyn jego uważała za nowe wydanie samotnej wyprawy Garbaulta.

Drugim powodem małego rozgłosu wyprawy, był jej cichy i tragiczny koniec, — kpt. Romer wraz ze składakiem po opuszczeniu Saint Juan, prawdopodobnie podczas burzy, zatonął.

Świat zaś ceni tylko czyny doprowadzone do końca. Gdyby Lindberg zatonął o 1 milę od francuskiego brzegu, byłby człowiekiem zupełnie nieznanym, choć biorąc objektywnie wielkość jego czynu, byłaby równie wielką.

Wyprawa składakowa kpt. Romera jest dokumentem doskonale ilustrującym nerwowy charakter epoki.

Łatwość, z jaką ludzie dzisiejsi, gotowi poświęcić życie dla błachych celów, jest zdumiewająca. Cena życia w czasie wojny spadła do zera.

Łodzie podwodne — „skrzynie śmierci" zawsze znajdowały ochotnicze załogi. Tam jednak wchodziły w grę, motywy wielkie. Kpt. Romer podejmował swą zuchwałą podróż, dla celów reklamowych. Firma „Klepper" finansowała wyprawę, aby zyskać dzięki niej rozgłos, inkasować później pokaźne sumy.

Niewątpliwie jednym z motywów, była chęć okrycia chwałą narodu niemieckiego. Kpt. Romer — miał być symbolem tężyzny i dzielności młodych Niemiec. Był to motyw propagandowy. Dominującym bodźcem, była jednak ambicja osobista, niecofająca się przed niczem, pragnąca zakasować wszystkich, chęć rozsławienia swego imienia i stworzenia z swego nazwiska symbolu epoki. Tragiczny koniec podróży, przekreślił te nadzieje.

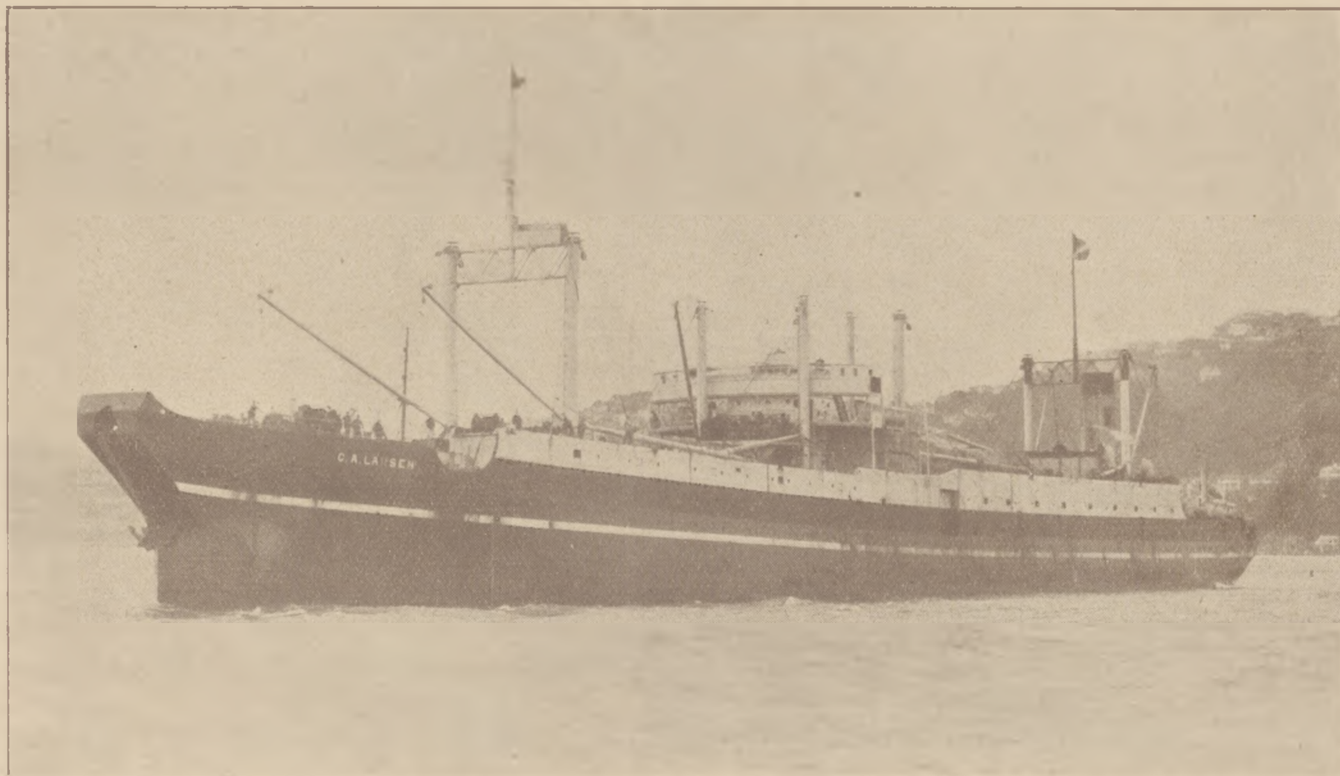
Myśl przepłynięcia oceanu na składaku jakiego mieszczuch niemiecki używa do podmiejskich wycieczek, może się wydać szaloną i niedorzeczną.

Możnaby kpt. Romera podejrzewać o chęć popełnienia samobójstwa w oryginalny wyszukany sposób.

Są to jednak pozory. Wystarczy spojrzeć na przygotowania, nieustraszonego samotnika, aby zrozumieć, że wyprawa miała wszelkie szanse powodzenia, czego najlepszem świadectwem jest przebycie $^3/_4$ zamierzonej drogi i przepłynięcie Atlantyku.

Oto co pisał kpt. Romer o swym planie:

„Zamiar mój oparty jest o podstawy naukowe i doświadczenie zawodowe. Przy wyborze drogi kieruję się najnowszemi zdobyczami meteorologji i oceanografji.



Okręt „C. A. Larsen" komandora Byrda, w drodze do bieguna południowego.

Trasa długości 4062 mil morskich wiedzie, przeważnie przez obszar wolny zupełnie od burz, gdzie panują długie bezwietrzne cisze, znane dobrze Hiszpanom, którzy ongiś wyrzucać musieli z okrętów rumaki, aby zmniejszyć ładunek, w obrębie niepomyślnej strefy.

Prócz tego jako czynniki sprzyjające postanowiłem wykorzystać prąd płynący, ku wyspom Kanaryjskim na początku mej podróży, oraz passat i Golfstrom, w części końcowej u brzegów amerykańskich.

Drogę Lizbona — New York zamierzam przebyć w 110 dni przewiosłowując dziennie 37 mil. Jeśli na korzyść pomyślnych czynników meteorologicznych i innych, wiatr, prąd, policzy się przeciętnie około 5 mil dziennie, pozostanie na pracę wioślarza 37 — 5 = 32 mile dziennie co czyni 59 km".

Do podróży służył kpt. Romerowi składak, dający się rozłożyć na dwa pakunki, które łatwo wziąć ze sobą. Składak zbudowany został z uwzględnieniem najnowszych zdobyczy technicznych, z zakresu budowy małych łodzi. Szczególną uwagę zwrócono na zepewnienie łodzi stateczności. Długość składaka wynosiła 6,5 mtr., szerokość 0,95 cm., zanurzenie z pełnym ładunkiem 1160 funtów — 22 cm. Pokrycie poddano specjalnym próbom wytrzymałości na ciągnienie i ściskanie. Prócz tego przez 48 godzin, pod wysokiem ciśnieniem wodnem badano nieprzemakalność i szczelność pokrycia. Próbne wyjazdy w pełnem obciążeniu wykazały, że łódź posuwa się z szybkością 5,7 km. na godzinę bez specjalnego wysiłku.

Do podróży przez ocean niezbędne były przybory pomiarowe, do nawigacji.

Kpt. Romer zabrał więc z sobą: sextans, chronometr, busolę, rocznik i tablice nautyczne, wykaz świateł, latarni morskich, flagę państwową niemiecką i amerykańską U. S., 27 flag code'u międzynarodowego, sondę do mierzenia głębokości dna, oraz najnowocześniejszy wytwór techniki, maleńki radio-aparat krótkofalowy nadawczy i odbiorczy, celem odbierania wiadomości meteorologicznych jak i określania własnego położenia. Dla zabezpieczenia łodzi przed utonięciem składak zaopatrzony został w gumowe kiszki, które w razie wtargnięcia do wewnątrz łodzi wody, automatycznie napełniały się acetylenem, co chroniło łódź przed zatonięciem.

Pływająca kotwica umożliwiała na pełnym oceanie postój konieczny dla sporządzenia jedzenia. Nie zapomniał przewidujący żeglarz i o niebezpieczeństwach jakie grozić by mu mogły, ze strony żarłocznych ryb, jak rekiny, których atak na wątłą łódź mógł się skończyć katastrofą. Kpt. Romer zaopatrzył się przeto w broń palną i sieczną oraz truciznę, o wypadku przejeżdżające okręty miały informować, wyrzucane z pistoletu rakiety. Od nieprzyjemnego zderzenia z innym statkiem bronił się kpt. Romer w ten sposób, że sypiał w dzień, wiosłował zaś w nocy. Aby łódeczkę łatwiej było można dostrzec na wantach maleńkiego masztu powiewały flagi code'u.

Odżywianie, było jednym z trudniejszych problemów do rozwiązania. Na 110 dni należało zabrać z sobą 220 kg. prowiantu, licząc po 70 kalorji na 1 kg. wagi ciała na dobę. Prócz tego wypadało zabrać 250 litrów wody do picia. Do gotowania służył „primus", zaopatrzony w zapas 25 kg. nafty.

Podstawę pożywienia stanowiły wysoko wartościowe produkty jak masło, konfitury, specjalne suchary oraz owoce. Z wykazu tego widzimy, że ładunek składaka był niemały.

Lizbonę opuścił, niezwykły stateczek 17 kwietnia 1928 roku. Płynąc wzdłuż brzegów Portugalji, a następnie Marokka, korzystając z pomyślnego prądu bez większych przygód dociera, 28.IV do m. Las Palmas na jednej z wysp Kanaryjskich. Tu porzuca kpt. Romer, stary ląd, zmienia pierwotny kierunek południowy na zachodni — wyrusza samotny na podbój oceanu. Podróż ta trwa aż do 30 lipca. W przeddzień Igrzysk Olimpijskich telegramy rozniosły po świecie wiadomość, że do portu St. Thomas (Małe Antylle) zawinął niezwykły żeglarz. Podróż przez ocean mimo, że zakończyła się szczęśliwie dała się kpt. Romerowi b. we znaki. Nieznośna spiekota, silne burze, z których jedna 5 dni nie pozwoliła żeglarzowi zmrużyć oka, ciągłe ataki ze strony zarłocznych rekinów, wymagały niezwykłej czujności.

Postój w St. Shomas nie był przewidziany w planie podróży, był jednak koniecznością, gdyż burza uszkodziła łódź, zabrała część prowiantu i wody.

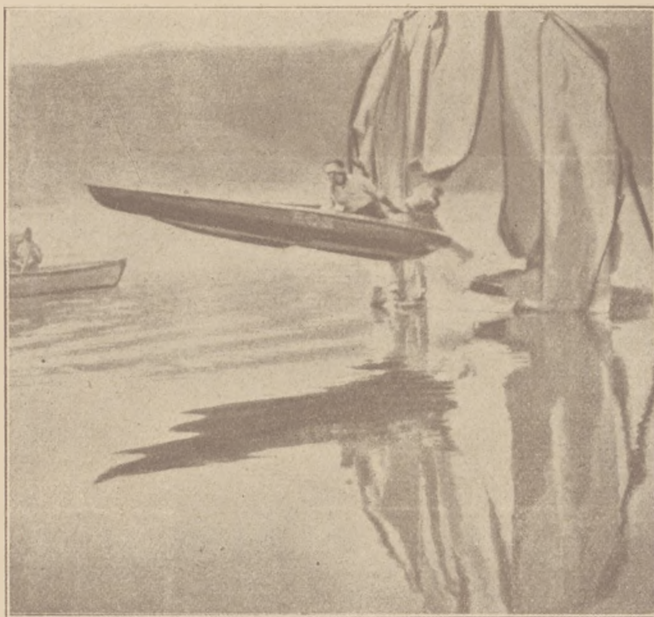
Po miesięcznym pobycie kpt. Romer wyruszył w dalszą drogę wzdłuż archipelagu, kierując się na płn.-zachód. Burzliwe jednak w tych miejscach morze nie pozwoliło dokończyć kpt. Romerowi podróży. Zginął prawdopodobnie wraz z łodzią u wybrzeży Haiti. Ostatni raz widziano go, gdy opuszczał m. San Juan na Porto Rico.

Tak zakończyła się niezwykła podróż, jakich niewiele znają kroniki żeglarskie.

Włoska wycieczka wioślarska.

Polski Konsulat w Medjolanie zawiadomił władze warszawskie, że na wioślarskie mistrzostwa Europy, które odbędą się 18 sierpnia w Bydgoszczy, przybędzie z Medjolanu wycieczka włoskich sportowców, złożona ze 100 ludzi. — Wycieczka ta zamierza z okazji zawodów zwiedzić choć część kraju polskiego.

Sprawę powyższą zainteresowało się Ministerstwo Robót Publicznych i zamierza zorganizować dla Włochów wycieczkę na wystawę do Poznania, zwiedzenie Wielkopolski, Pomorza, Gdańska i polskich portów oraz Warszawy.



Skacząca łódź motorowa! Nowa sensacja amerykańska. Łódź wjeżdża z wielką szybkością na giętką odskocznię i skacze wdal przez obręcz, z napiętą ścianą papierową.

CZY STAGNACJA SPORTU WIOŚLARSKIEGO.

Kolosalny rozwój wioślarstwa aż nadto uwidacznia rozmaite braki sportów wodnych w Polsce. Ten niekorzystny rezultat dotyczy nawet naszych największych ośrodków wioślarskich, jak Warszawa, Bydgoszcz, Poznań, Kraków i t. d. W czem więc leży zagadnienie rozwoju sportu wioślarskiego? Dlaczego u nas w Polsce tak słabo się rozwija sport wodny?

Są trzy główne przyczyny, które hamują sport wioślarski, a mianowicie: sport wioślarski jest u nas ciągle jeszcze mało spopularyzowany, obecny system organizacyj sportu wioślarskiego jest dla mniejszych i średnich zrzeszeń za drogi, oraz jest za ekskluzywnym.

Trzeba się z tem zgodzić, że osiągnięte wyniki przez tak duże ośrodki wioślarskie jak Warszawa, Bydgoszcz, Poznań i Kraków po 10-letniej pracy są bardzo małe w porównaniu z wioślarstwem zagranicznem przeto nasuwa się przekonanie, że jeszcze bardzo długo potrwać może zanim nasz sport wioślarski stanie na poziomie zagranicy. Sytuacja ta wcale się nie zmienia, jeżeli z Olimpjady wyjdziemy nawet zwycięzcami. Fakt taki pozostanie bez znaczenia, wobec 30-miljonowego państwa, które wydałoby choćby mistrza z swoich największych miast. Stosunek do zagranicy zawsze pozostaje ciągle dla nas niekorzystnym.

Aby spopularyzować sport wioślarski należy przedewszystkiem naszej młodzieży, z której przecież nasi wioślarze sportowi wychodzą, dać pełną możność zapoznania się z wodą. Tylko wtenczas można liczyć, że nasze młodsze pokolenie przyswoi sobie najważniejszą zaletę, t. j. zamiłowanie do sportu wodnego. Ponieważ tabor nawet w wielkich zrzeszeniach nie odpowiada dzisiejszym wymaganiom, dlatego trzeba zmienić system wychowania. Żyjemy obecnie w czasie olbrzymiego postępu i jeżeli chcemy iść naprzód, to koniecznie musimy iść wzorami obcemi. Obecny nasz system wychowania sportowca odstrasza bardzo wielu od wstąpienia do Klubu Wioślarskiego, z tej racji, że wychowanie to trwa za długo. Zanim posiądzie wszystkie arkana wioślarstwa, rezygnuje z tego szlachetnego sportu i oddaje się innym sportom gdzie faktycznie prędzej się może wybić na poziom przeciętnego sportowca. Według mego zdania jedna jest tylko możliwość wyjścia z tej stagnacji a mianowicie: wszystkie zrzeszenia wioślarskie winny wprowadzić dla młodzieży sport na kajakach t. j. jedynki i dwójki. Kajaki są znacznie tańsze, mogą być w kraju bardzo dobrze zbudowane i młodzież miałaby łatwiejszą sposobność użycia wszelkiej rozkoszy wodnej, którą jazda na kajaku najprędzej dać mu może. Młodzież ta pociągnięta łatwością opanowania terenu wodnego, stałaby się mimowoli zapaleńcem sportu wioślarskiego. Pamiętajmy, że bez zamiłowania sportu wodnego przez szersze masy młodzieży, wszelkie zrzeszenia nigdy nie osiągną rezultatów pierwszorzędnych, tembardziej, jeżeli rezerwoar ludzki nie będzie w należyty sposób wykorzystany. Przecież widzimy, że rok rocznie, nasza dzielna młodzież ciągle i ciągle trenuje na ciężkich, nieraz po kilka centnarów ważących łodziach t. z. klepkowych i to tylko z tej racji, że dany klub wioślarski nie może sobie pozwolić na zakup chociażby jednej łodzi wyścigowej. Aż żal patrzeć na takie wysiłki. Jeszcze gorzej przedstawiają się stosunki w klubach wioślarskich, gdzie nawet łodzi półwyścigowych nie mają. Natomiast mają oni łodzie rozmaitego kalibru i gatunku t. j. tabor, który ze sportem wioślarskim niema nic wspólnego. Dlatego do spopularyzowania wioślarstwa należy raz skończyć z obecnemi warunkami. Trzeba ustalić po gruntownem zbadaniu wymiary kajaków i przez P. Z. T. W., wprowadzić we wszystkich zrzeszeniach wioślarskich dla młodzieży początkującej kajaki. Zagranica umiała docenić ważność tej nowej gałęzi wioślarstwa i korzysta w ten sposób z pierwszorzędnych, w sporcie wodnym zamiłowanych, nowych sportowców.


Pomysłowo wykonany żaglowiec lodowy ciągnie narciarza.

Fakt jest, że nasze największe zrzeszenia są dzisiaj jeszcze ekskluzywnemi. Obserwator, który ma możność badać stosunki przed regatami odrazu może stwierdzić powyżej wymienioną ekskluzywność. Dlatego apeluję do P. Z. T. W. aby zechciał się przyczynić przez odpowiednie rozporządzenia, ażeby ta ekskluzywność ustała, gdyż ona w bardzo w bardzo wielkim stopniu przyczynia się do wstrzymania rozwoju sportu naszego. Jeżeli badamy stosunki zagraniczne odrazu można stwierdzić, że ekskluzywność w sporcie wioślarskim doszczętnie została wyrugowana. W Gdańsku mieliśmy sposobność w kilku wypadkach podziwiać zuchów, którzy przybyli ze Lwowa, z Rzeszowa i t. d. przewiosłowując nawet ponad 1400 km. i to nie na łodziach wioślarskich tylko na fantastycznych płaskodenkach, które ze sportem nic wspólnego nie mają. Szkoda wielka, że takie wysiłki idą na marne. Co by nie jeden klub zagraniczny dał za to, mając takich zapaleńców sportu wodnego u siebie. Polska posiada wszystko, ludzi w bród, fabryki, które mogłyby za tanie pieniądze serjami budować kajaki z dykty, nadające się najlepiej do budowy no i fachowcy budowlani, także by się znaleźli. Więc odrazu możnaby się zabrać do reorganizacji naszego sportu wioślarskiego. W ten sposób sport wioślarski mógłby być wprowadzony nawet w najodleglejsze kąty kraju, a nawet tam gdzie o sporcie wodnym dzisiaj jeszcze nie marzą.

Reasumując więc powyższe wywody proszę wszystkich miłośników sportu wioślarskiego o wypowiedzenie się w tej sprawie.

Jakób Klonowski.

14-STOPOWE DINGI.

(Kilka słów odpowiedzi).

Jednostronnie i bardzo optymistycznie napisany artykuł w Nr. 2-gim z 1929 r. pod powyższym tytułem, zmusza mię w interesie ogółu polskich żeglarzy, oświetlić i drugą stronę medalu, która nie jest zupełnie w rachubę wzięta.

Widzę tu tylko entuzjazm przy bardzo słabej ocenie, technicznej strony całej sprawy.

Nie uważam za możliwe, przedstawienie ogółowi naszych, jeszcze bardzo skromnie orjentujących się w sprawach techniczno-sportowych żeglarzy, tak jednostronnie oświetlonych referatów, w które mogliby niektórzy święcie uwierzyć i niepotrzebnie się rozczarować, co by nieuchronnie nastąpić musiało.

Artykulik o „14 stopowe dingi", jest napisany częściowo na podstawie recenzji z posiedzenia I. Y. R. U., umieszczonego w czasopiśmie niemieckim „Die Yacht". Recenzja była b. miła, a to z powodu przyjęcia powrotnego Niemców do I.Y.R.U. i przyszłego stosunku z Anglją.

Konserwatywna Anglja wiedziała dlaczego teraz wprowadza ten typ (typ ożaglowanego beibotu), lecz co dla Anglji dobre, może być i jest dla nas i dla naszych warunków zupełnie nieodpowiednie.

Większośc naszych żeglarzy, jeszcze nie może zupełnie dokładnie osądzić co im potrzeba; dlatego też nie można im robić zarzutu z tego, że jak mówi autor „zaniedbywali joli 10 qm.", gdyż teraz dopiero zarysowują się kontury specjalnych potrzeb dla składu jakościowego naszych taborów żeglarskich. A szczególnie dowiadujemy się teraz, jakich typów łodzi nam niepotrzeba!

O przyszłych jolach 10 qm., ktore, jak autor twierdzi, mają się zjawić w wielkiej liczbie, nic nie wiem dokładnego, t. j. nie znam ich konstrukcji. Nie wiem czy one są, jak dotychczas się działo (z małemi wyjątkami), także z obcych czasopism sportowych mniej lub więcej udatnie skopjowane, czy też, przedstawiają oryginalną konstrukcję dla naszych wód.

Miałem jednak sposobność poznać przepisy klasowe dla 10 qm. polskich joli turystycznych.

Czy przepisy te są bez błędów, pokaże przyszłość!

Miałbym może co do pewnych punktów zastrzeżenia, jednakowoż ufając doświadczeniu tych co je stworzyli; oczekują pomyślnych rezultatów praktycznych.

W każdym razie przepisy te uwględniają dobrze nasze warunki, dając możność dostosowywania konstrukcji do rozmaitych wód, w przeciwieństwie do 14 stopówek, a w szczególności do t. z. „Olimpijek" (12 stopowe dingi), które nietylko nie dały żadnej widocznej korzyści naszym żeglarzom, lecz przyniosły bardzo przykre wyniki na Olimpjadzie, za które bym w każdym razie zrobił odpowiedzialne Władze sportowe żeglarskie.

Autor propaguje 14 stopowe dingi, ze względu na ich charakter międzynarodowy! Mogę na to odpowiedzieć, że póki nie umocnimy się i nie wykształcimy prawdziwych żeglarzy, nie może być mowy o jakichś mrzonkach międzynarod. zapasów, ut exemplum Olimpiadae docet!

Upłynie dużo wody, zanim po gruntownej pracy i wytrwałych treningach, dojdziemy do takich rezultatów, abyśmy mogli się mierzyć z narodami o stuletniej kulturze żeglarskiej.

Przepisy dla 14 stopówek nie są ramowe, jak sądzi autor. Przez swoje ścisłe ograniczenia (długość! szerokość!) wydadzą one prawie że monotypy. A nasze wody nie znoszą monotypów, choćby specjalnie skonstruowanych!, czego w tym wypadku niema.

Konserwatywni i dumni synowie Albionu, konstruowali nie dla nas przepisy 14 stopówki, tak samo jak i Holendrzy swoje olimpijskie dingi, które dziś w Niemczech sprzedają prawie darmo. Pokazuje to jakiej oceny wartości sportowej doczekały się tamte łodzie (mimo wspaniałych artykułów o nich w „Die Yacht".

Już najwyższy czas abyśmy Polacy, poczęli tworzyć własne polskie typy dla naszych rzek i jezior, choć naturalnie łatwiej brać bezkrytycznie to co inni dla siebie stworzyli!

Co do wymiarów przepisowych 14 stopówki, to uważam wymiar 22 mm. dla grubości miecza (chyba tylko drewnianego!), jako błąd drukarski; w konstrukcji Harmsa nic o tem nie powiedziano.

Wobec osady 2 osób, uważam, że skrzynki powietrzne o pojemności 50,08 kg. są stanowczo do tak małej łodzi za małe. Nie wiem, co autor uważa za dużą falę?, czy taką jak była na Zuider See podczas Olimpjady? Bo tam czerpano zawzięcie! A więc dla nas zachwalanie bezpokładowej łodzi tego rodzaju na fale, jest więcej niż problematyczne. Łódź „upakowana", (a więc jako turystyczna!), jak by to chciał autor, ma większe zanurzenie z przodu, a więc większa fala, do której autor tę łódź zaleca, zaleje bezapelacyjnie najładniej „upakowany" inwentarz.

Czy szanowny autor próbował wykreślić linję wodną przy turystycznem obciążeniu dajmy na to 50 kg.

Prócz tego nie rozumiem, jak szanowny autor mógł wyciągnąć z podanych przez siebie przepisów budowlanych, wniosek o słabem ożaglowaniu 14 stopówek w stosunku do 10-tek. (zapewne polskich). Ożaglowanie dziesiątki wedle przepisów budowlanych Polskiego Związku Żeglarskiego dopuszczalne jest w wielkości tylko 10 qm. gdy tymczasem 14 stopówka, przy ograniczonej długości ma wedle danych artykułu, 11,6 qm. t. j. o 1,6 qm. więcej. Szerokość maks. 14 stopówki jest 1,42 m. dziesiątka ma zaś mimimum! szerokość 1,40 m. przy nieobciążonej żadnym paragrafem długości.



Jacht lodowy wykonany przez studentów w Szczecinie.

Stateczność zatem 10-ki wobec tych przepisów może być dowolnie zwiększona. Wysoka burta u 14-stopówek jest wynikiem ograniczenia długości i przebiegu linji wodnej. Konstrukcja Harmsa dała możliwe wykorzystanie ograniczających reguł (rezerwowy deplacement = 0), jednakowoż wady wynikające z przepisów nie dadzą się zupełnie usunąć.

Wyszła więc łódeczka wiosłowo-żaglowa o krótkiej i pękatej formie (a więc niebardzo szybka!), niezdatna zupełnie na bieżące wody (niżej 4 lub 5 sek. mt. wiatru), a jej wychodzenie na wielkie fale jest pod znakiem zapytania.

Nie ma ona organicznych odznak łodzi morskiej (na falę), jak podobne łodzie mieczowe amerykańskie, lub szwedzkie, ma ona więcej w sobie beibotu wiosłowego z pomocniczym żaglem, niż typowo regatowego jachciku, a choćby łodzi turystycznej na wody polskie.

Koszt 14 stopowego dingi prelimuje autor 150 zł. (znowu zapewne błąd drukarski!). O ile moje, dosyć ścisłe wiadomości sięgają, łódź taka skromnie, lecz porządnie wykonana, wraz z ożaglowaniem i inwentarzem bosmańskim, będzie kosztowała 2.500 zł. loco stocznia.

Jednem słowem przykro mi, że tak trzeźwemi słowami i liczbami muszę ten trochę fantazyjny artykulik sprostować, czynię to jednak tylko ze względu na polski ogół żeglarski, który jednostronnie, a nawet bezwiednie tendencyjnie poinformowany, może się zniechęcić, opatrzywszy się po niewczasie.

Uważam, na zasadzie poważnych moich wywodów, 14 stopowe dingi jako łódkę zupełnie nieodpowiednią na wody bieżące; na wielkie zaś wody stojące, a więc, na fale, mamy wiele innych doskonałych typów u Szwedów, Duńczyków, Finnów, a choćby Niemców n. b. jeśli nie będziemy w stanie sami coś wymyślić.

A. Z. St.



Słynni pływacy amerykańscy: Desjardins, miss Meany i Weismuller na plaży w Miami (Floryda).

Z basenów amerykańskich.

Po dobrowolnej abdykacji Johnny Weissmüllera, na czasie jest dyskusja, kto odziedziczy tytuł „księcia fal" i opinję pierwszego pływaka świata. W U. S. A. w obecnej chwili wymieniają paru kandydatów, z których największe dane ma znany dobrze w Europie olimpijski mistrz na 400 mtr. największa niespodzianka Igrzysk, młody Argentyńczyk Alberto Zorilla. Choć mieszka on w Buenos Aires, należał przez czas dłuższy do New York Athletic Club, co sprawia, że yankesi uważają go za swojego. Po Igrzyskach Zorilla w Europie nigdzie nie startował, co wyrobiło mu opinję „fuksa".

Wkrótce po powrocie do ojczyzny przypomniał się światu szeregiem świetnych wyników. Na setkę osiąga 59.2 sek., na 200 m. — 2:14, a na 400 mtr. osiąga 4:53.2 czas osiągany dotąd jedynie przez Arne Borga. Na 1500 ma 20:10 wynik wspaniały, lepsze czasy miał tylko niedościgniony Arne Borg i Charlton. Nad wynienionymi tu pływakami posiada Zorilla jednak przewagę, że jest rekordzistą światowym w pływaniu nawznak. Rekord na 400 mtr. — 5:47.4 przechyla zdecydowanie szalę na korzyść Argentyńczyka. Nowym „księciem fal" niewątpliwie zostanie piękny Alberto Zorilla.

Inni pretendenci nie zasypiają również gruszek w popiele.

George Kojac, na 25-basenie osiąga na 220 yard. st. dow. czas 2:17.2, a na 50 yardów na wznak bije rekord światowy w czasie 27.4 sek. W czasie mistrzostw Central Amateur Athletic Association Walter Laufer na 300 y. ma 3:51.6, a na 50 y. — 23.8 (!) sek. Walter Spence — bije własny rekord na 100 y. st. klasycznym czasem 1:07.4.

Panie nie pozostają w tyle. Ukazują się na horyzoncie nowe „gwiazdy" niezwykle obiecujące. 15 letnia Eleonora Holm — New York wygrywa bieg stylem zmiennym w mistrzostwach New Yorku, bijąc rekord na 300 y. w czasie 4:22.6, przyczem 100 y. st. klasycznym pokrywa w 1 26.2. Jest to czas znakomity, jeśli się zważy, że specjalistka mistrzyni olimpijska Agnes Geraghty nie wyciąga ponad 1:23.6. Koleżanka klubowa Eleonory Holm Erna Kompa, mimo młodego wieku (15 lat) celuje znów w pływaniu nawznak czas jej na 100 y. — 1:23.6 wiele każe się spodziewać po młodej gwiazdce.

Niemniejszym fenomenem jest 11-letnia Konstancja Hanff — członkini New York Women S.A., może ona pochwalić się skrumniutkiemi wynikami 1:14.6 na 100 y. st. dow. i 1:29.6 na 100 y. nawznak. Interesują nas pozatem wieści o królowej pływania Marcie Norelius. Rozsiewano o niej pogłoski, że zamierza porzucić sport. Tymczasem okazuje się, że mistrzyni pilnie trenuje na Florydzie, a ostatnio poprawiła własny rekord na 500 yardów — 6:29. Niedługo mają bowiem miejsce mistrzostwa basenowe Ameryki. Mistrzyni chce być w najwyższej formie!

Z Australji.

Arne Borg w swej podróży po egzotycznych krazawitał do Brisbaine, gdzie startując w zawodach pobił własny rekord światy na 1000 y. osiągając 11 : 54.4.

W Sidney 13-letnia pływaczka Cox, osiągnęła na 400 mtr. świetny czas 5 : 56.6.

TROCHĘ Z HISTORJI ŻEGLARSTWA SPORTOWEGO.

W powstałym polskim sporcie żeglarskim budzi się coraz więcej zaciekawienie rozmaitemi problematami, które w zachodniej Europie i Ameryce dawno już nie są zagadkami i należą do alfabetu żeglarskiego.

Ciekawem więc będzie dla ogółu polskich żeglarzy poznać historję żeglarstwa sportowego, choćby dla podniety i poznania: ile mamy jeszcze do zrobienia w naszym sporcie wobec innych narodów.

Pierwsze konkretne zaczątki żeglarstwa sportowego datują się z roku 1720.

W Anglji, tym klasycznym kraju wszelkich sportów, powstał w tym roku pierwszy Yacht Klub pod nazwą „Cork Harbour Water Club". Kilku właścicieli jachtów używanych wyłącznie do uprawiania sportu stowarzyszyło się dla wyraźnego już celu, sportowego odbywania co miesiąc wspólnych wycieczek całą flotylą, do których zostały ułożone pewne reguły i sygnały. Jachty te zrzeszonych klubowców miały już ładniejsze linje i większą szybkość od handlowych, jednakowoż wyraźnie jeszcze zaznaczony typ holenderski. Miały one jeden maszt, wielki żagiel i dwa przednie. Odpowiednio do ówczesnego zamiłowania do wielkiej ilości bander i flag, statki te, oprócz innych ozdób flagowych, podnosiły jako główną flagę na jachcie „Admiralskim" (dziś „komandorskim") „Union Jack" z harfą na zielonem polu (jako herbu Irlandji).

W roku 1759 zezwolił i nakazał rząd angielski podnoszenie tej flagi. W ciągu lat następnych ruch sportowy upadł zupełnie, tak że w roku 1765 istniał ten pierwszy klub angielski (i wogóle na świecie) tylko na papierze.

Dopiero w roku 1806 odżył ruch żeglarski sportowy, podniecony powstaniem w sąsiedztwie w r. 1828 nowego stowarzyszenia żeglarskiego „Little Monktown Club".

Od tego momentu rozpoczyna się trwały rozwój tego praklubu, już pod nazwą „Cork Yacht Club" równocześnie z zatwierdzeniem flagi klubowej przez admiralicję i dodatkiem zaszczytnym do nazwy swej „Royal".

Na Tamizie powstał pierwszy klub żeglarski w roku 1775 z początku pod nazwą „Cumberland Fleet". A zdarzyło się to tak: 23 czerwca 1775 r. odbywały się wielkie regaty wioślarskie na Tamizie, parę dni przedtem, zmówiło się kilkunastu właścicieli jachtów, których zapewne dosyć tam już było, aby nie przeszkadzać regatom wioślarskim i w tym celu stanąć wzdłuż kursu wyścigowego na kotwicach z oflagowanemi jachtami. W parę dni potem ofiarował książę Cumberland nagrodę na regaty żeglarskie niejako w podzięce za piękne zachowanie się i mądre postanowienie właścicieli jachtów.

Regaty odbyły się na Tamizie 13 lipca, po raz pierwszy wtedy została ustanowiona definicja jachtu sportowego, a mianowicie, postanowili właściciele jachtów dopuszczać do regat tylko te statki, które nigdy nie były używane do celów zarobkowych.

Równocześnie postanowiono zjawiać się na pokładzie jachtów tylko w ustanowionym uniformie; tu byłby już pierwszy początek zwięzłej łączności klubowej.

Po regatach tych nastąpiło zawiązanie klubu i nazwanie go imieniem wysokiego protektora.

Klub ten pod nazwą „Cumberland Fleet" otrzymywał corocznie od swego wysokiego protektora nagrody na regaty, aż do jego śmierci w 1790. Ostatnia z tych nagród dziwnym zbiegiem okoliczności, po wielu latach znalazła się u jakiegoś antykwarjusza w San Francisco, gdzie ją kupił jeden z klubów kalifornijskich i użył znowu jako nagrodę regatową.

Cumberland Fleet rozwinął w latach następnych wielką działalność na polu regatowem, tak, że można go było uważać za przodującego w tym względzie w Anglji.

Za tę bardzo energiczną działalność został klub ten w roku 1823 w czasie koronacji króla Jerzego IV obdarzony puharem, który miał być nagrodą na uroczystych regatach, urządzonych z powodu wielkich uroczystości koronacyjnych. Równocześnie nastąpiła zmiana nazwy klubu na „Coronation Fleet".

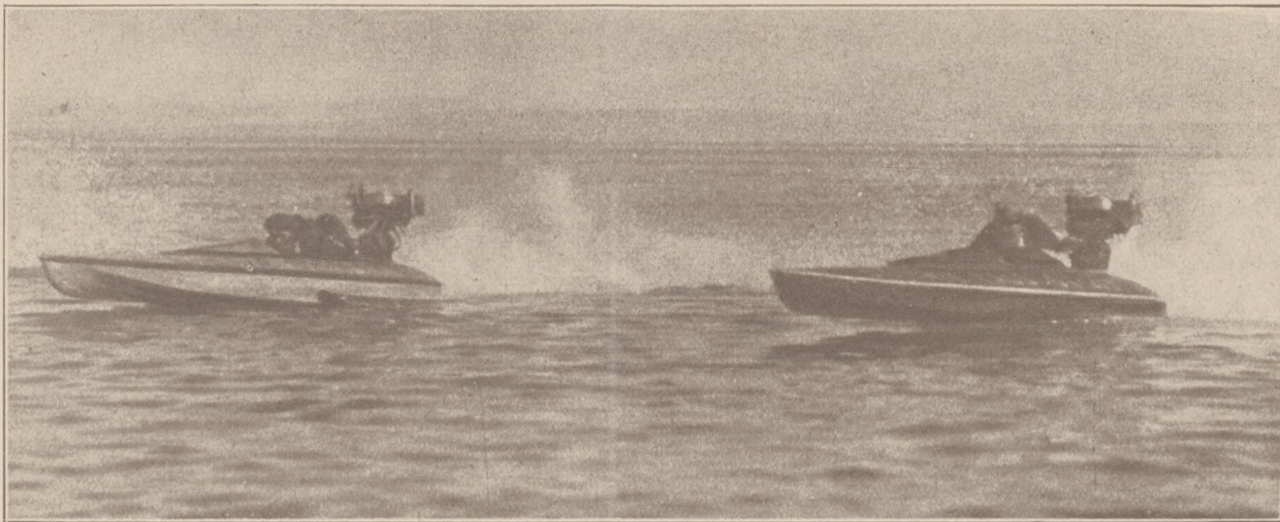
W tym samym roku nastąpiło rozdwojenie klubu i zorganizowanie nowego „Thames-Yacht-Club", który się tak szybko rozwinął w każdym względzie i osiągnął takie zasługi, że w rok później otrzymał zaszczytny predykat „Royal"; zaszczyt który bardzo mało klubów w onym czasie osiągnąć mogło.

Najstarszym klubem z predykatem „Royal" jest „Royal Northern Yacht Club", którego patent datowany jest w r. 1831 i który do dziś dnia jest klubem najpierwszym Szkocji.

W roku 1812 powstał „Royal Yacht Squadron", najznakomitszy i najarystokratyczniejszy klub Anglji, jedyny, mający prawo podnosić angielską banderę wojenną. Jest on klubem najwięcej „exclusiv" co jest zrozumiałem, gdyż król angielski jest jego komandorem



5-letnia żeglarka Alusia, na łodzi.



Fragment z zawodów łodzi z przyczepnemi motorami w Ameryce.

a do członków swych zalicza wiele głów koronowanych i najwyższe osobistości kraju i zagranicy.

Regaty „Royal Yacht Squadron'u" są znane w całym świecie pod nazwą Tygodnia Regat w Cowes, gdyż odbywają się one przez tydzień na odnodze morza między Anglją a wyspą Wight około miasta Cowes.

Od połowy zeszłego stulecia wzniósł się sport żeglarski w Anglji tak, że zasługuje rzeczywiście na miano sportu narodowego.

Liczba większych jachtów angielskich jest olbrzymia; do czasu europejskiej wojny wynosiła około 5000 o 187,000 tonażu, w czem wiele jachtów parowych i motorowych; naturalnem jest że wymienione powyżej cyfry nie obejmują masy mniejszych jachtów i wiele setek ich będących w prywatnem posiadaniu.

Zasadniczą czynnością sportową angielskich klubów są regaty propagowane i popierane mocno, przez każdorazowy rząd, króla i cały naród.

Turystykę uprawiają kluby angielskie tylko jako podróże przyjemnościowe w wielkim stylu t. j. olbrzymiemi jachtami miljonerów z wielką załogą płatną i wszelkim luksusem, na co ich stać. Sportowych wartości, wobec załogi wyłącznie płatnej, nie mają te wycieczki żadnej, są to przyjemne przejażdżki bogatych ludzi.

Regaty wielkich jachtów (a o takich tylko można mówić w Anglji) są nadzwyczaj kosztowne. Nagrody są wprawdzie pieniężne, ale jeśli weźmiemy naprzykład jacht o wymiarach 23 mtr. do 30 mtr. linji wodnej, to załoga składa się z około 22 ludzi, którzy oprócz swej pensji wynoszącej mniej więcej 350 — 400 zł. dla marynarzy, bosmani o 100 zł. więcej, a kapitanowie około 800 zł. miesięcznie, otrzymują pełne umundurowanie (3 garnitury) i po każdym wyścigu, zależnie od nagrody którą jacht wziął, od 25 — do zł. dla każdego z marynarzy i odpowiednio więcej dla bosmanów. Kapitan zaś przy wzięciu pierwszej nagrody otrzymuje 100 — 250 zł. Wobec takich wydatków zrozumiałem jest, że tylko krezusi angielscy mogą sobie na jachty tego rodzaju pozwolić.

Małych jachtów jest w Anglji dość duża ilość jednakowoż wielkość ich nie przekracza pewnej normy ze względu na ocean i morze okalające kraj. Typy małych jachtów są po większej części, jeśli mówimy o jachtach biorących udział w regatach, budowane według formuł budowlanych i klasowych międzynarodowych, ustanowionych przez „International Yacht Racing Union". Nieklasowe jachty są dosyć ciężkie, silne i niewygodne, w ostatnich czasach zaś przebudowywają często starsze jachty klasowe na turystyczne.

Następnym krajem, który w ostatniem stuleciu wysunął się naprzód jest Ameryka, a dokładniej powiedziawszy Stany Zjednoczone.

Z początkiem 19-go stulecia były już wprawdzie jachty sportowe, które nawet przez ocean przepływały jak np. „Cleopatras Barge", który w r. 1817 zwiedził brzegi Europy.

Jednakowoż później dopiero rozpoczął się ruch sportowy. W r. 1811 istniał krótki czas w New Yorku klub żeglarski, który jednak wkrótce się rozwiązał, dopiero w roku 1830 powstał „New York Yacht Club", który do dziś dnia jest prowadzącym klubem Ameryki północnej i najpotężniejszym klubem na świecie.

Klub ten ugruntował się należycie dopiero w r. 1844 30 lipca na pokładzie jachtu szkunera „Gymcrack'a" w porcie New Yorku. Właściciel „Gymcrack'a" dzielny żeglarz sportowiec został wybrany prezesem nowo utworzonego klubu, który już 2 sierpnia 1844 r. odbył swą eskadrową wycieczkę, w której wzięły udział jachty: „Gymcrack", „Spray", „Cyguet", „La Coquille", „Dream", „Mist", „Minna", „Ada". Takie eskadrowe wycieczki 8—10 dniowe, w czasie których odbywają się regaty od portu do portu, są do dziś dnia zasadniczą uroczystością sportową w której biorą udział wszyscy najznamienitsi żeglarze amerykańscy.

Komodore klubu, bardzo bogaty człowiek i fanatyk żeglarz, kazał skonstruować inżynierowi Georgowi Steers nowy jacht na zupełnie nowych zasadach i nazwał go „Amerika". Jacht ten przejechał na wiosnę roku 1852 przez ocean naprzód do Hawru a otrzymawszy tam przesłany regatowy takielunek, stanął do regat z 14-tu najlepszemi angielskiemi jachtami. Przy lawirowaniu na wiatr pokazały się dopiero wspaniałe zalety jachtu, który był u celu o 20 minut przed najlepszemi i nawet większemi jachtami angielskiemi.

Tu nastąpił przełom w budownictwie sportowem angielskiem, zaczęto studjować formy nowe korpusu jachtu, nowe płaskie żagle, jednem słowem poznano i przekonano się, że zamiast tylko rzemieślnika i maj-

stra, potrzebny jest teoretycznie i praktycznie wykształcony konstruktor.

Od czasu więc jachtu „Amerika” datuje się w Anglji i wogóle w Europie wielki postęp w budownictwie sportowem.

Po świetnem zwycięstwie „Ameriki” nad Anglją nastąpił okres spokoju w obu krajach. Dopiero w r. 1870 angielski sportowiec-żeglarz, Mrs. Ashburs, zbudował jacht „Cambria” i zjawił się z nim w porcie New Yorku. Ponieważ swego czasu „Amerika” walczyła przeciw całej flocie jachtów angielskich, wystawili teraz Amerykanie także swe najlepsze jachty przeciw „Cambrji”, która została zwyciężona przez amerykański jacht „Magie”.

Ten sam los spotkał jacht „Livonia” tego samego właściciela w roku następnym; jednem słowem Amerykanie byli górą i zostawali zawsze zwycięzcami w wielkiej liczbie corocznych regat między Ameryką i Anglją, która dopiero w r. 1886, gdy angielski genialny konstruktor W. Fife zbudował jacht „Minerwa” — pobiła Amerykan.

Lecz krótko to trwało, już w r. 1891 nowy jacht amerykańskiego konstruktora Herreshoffa „Gloriana” pobił znowu we wszystkich regatach Anglików.

Przez lata całe gorączkowo pracowali najwybitniejsi konstruktorzy w Anglji i w Ameryce. Jachty „Vigilant” i „Defender” pod amerykańską banderą przywoziły z Europy zawsze zwycięskie laury. Nastąpiły wysiłki ze strony Anglji, aby ten puhar nareszcie odebrać, a mianowicie, miljoner herbaciany Sir Thomas Lipton trzy razy budował jachty dla tych regat, jednakowoż mimo kilku miljonowych wydatków nie był w stanie wydrzeć Ameryce puharu.

Flota sportowa amerykańska jest jak na nasze pojęcia, olbrzymia, kilkanaście tysięcy jachtów rejestrowanych w klubach, i tysiące rozmaitej wielkości i typów poza klubami tworzą sport żeglarski w U. S. of. A.

Budownictwo jachtowe w Ameryce, jeśli się tyczy genialności konstrukcji stoi na pierwszem miejscu, w wykonaniu budowy jednakowoż została ona przez Europę prześcignięta!

Z krajów europejskich na drugiem miejscu była Francja, z pierwszym klubem regatowym założonym 1858, po którym wkrótce nastąpiło założenie „Cercle de la Voile de Paris, a w roku 1866 powstał największy klub Francji „Yacht Club de France”, który jako najpotężniejszy klub francuski łączy w sobie wszystkie wysiłki i dążenia żeglarskie kraju. We Francji z powodu szczęśliwego położenia nad dwoma wielkiemi basenami morskiemi niema właściwie „saison mort” w żeglarstwie.

W czasie gdy my marzniemy, odbywają się na południowych brzegach Francji największe regaty międzynarodowe (tylko nie w roku 1929).

Mimo rozwinięcia sportu żeglarskiego, we Francji nie odpowiada mu w tej mierze budownictwo jachtowe zapewne bliskość potężnych stoczni Anglji i Niemiec które ze swoimi wyszkolonymi technicznie robotnikami przyciąga francuskich sportowców swemi nie wysokiemi cenami i nadzwyczaj solidną robotą.

W wielkich międzynarodowych regatach na południowych brzegach Francji zwyciężała w ostatnich latach prawie zawsze obcokrajowa sztuka budowania jachtów. Niezrozumiałem jest, że Francja, która w 18 stuleciu posiadała mistrzostwo w światowej budowie okrętów, niema dziś konstruktorów ani stoczni, która mogłaby w regatach konkurować z angielskiemi lub niemieckiemi.

Tabor żeglarski we Francji wynosił przed wojną około 800 większych jachtów i około 1500 mniejszych, między wielkiemi jachtami jest dużo jachtów parowych i motorowych.

Klubów jest około 80 które uprawiają sport żeglarski po większej części na morzach.

Jednego faktu może Francji każdy kraj zazdrościć, to jest takiej sportsmenki żeglarki powołania jaką jest pani S. Herriot, której wszyscy bez wyjątku przyznają najwyższe kwalifikacje sportowe i żeglarskie.

Z państw europejskich, w których sport żeglarski znajduje się w kwitnącym stanie, są kraje północne: Danja, Norwegja, Szwecja i Finlandja. W Szwecji powstał w r. 1830 w Sztokholmie „Kungl. Svenska Segel Sallskapet”, który jest największym i najpoważniejszym



Ekwilibrystyka wodna.
Z progu, wynurzającego się z wody, rozpędzona łódź z przyczepnym motorem wyskakuje w górę.

klubem w Szwecji, ma około 3000 członków i 350 kilka jachtów. Do szwedzkiego związku żeglarskiego należy około 50 klubów, poza tem jest jeszcze 30 kilka klubów nienależących do związku. W samym Sztokholmie jest 12 klubów żeglarskich.

W Oslo ktore jest centrum sportu żeglarskiego w Norwegji, mają swą siedzibę prócz wielu innych klubów „Kongelig Norsk Sejlforening" i „Kongelik Yacht Club" założony w r. 1878. W Kopenhadze istnieje od r. 1866 „Kgl. Dansk Yacht Club" (1200 członków i około 200 jachtów) a w kraju około 70 klubów żeglarskich, w których jest wyżej 1500 jachtów zarejestrowanych, a prawie drugie tyle prywatnych.

Finlandja dopiero w ostatnich 10 latach przed wojną zaczęła występować na międzynarodowym sportowym żeglarskim terenie, a po wojnie już jako samoistne państwo, kroczy razem z całą grupą północnych krajów ze swoją silną i zupełnie nowoczesną flotylą sportową.

Klubów żeglarskich ma niewiele. Nyländska Jaktklubben, Helsinki Segelsällskap, Helsingfors Segelklubb, Esbo Segelförening, Airisto Segelsällskap i inne, są to jednakowoż kluby złożone z prawdziwych wilków morskich, nieznających trudności w zwalczaniu elementów, na turystyce i w regatach.

Następnym krajem północnej i środkowej Europy, który nadzwyczaj szybkim i wielkim postępem wyrwał się naprzód są Niemcy. Po wojnach Napoleońskich było tam jeszcze o sportowem żeglartwie zupełnie cicho, nikt nie myślał o sporcie, powoli budziło się życie na wodach, tak że dopiero około 1842 słyszymy o założeniu pierwszego klubu żeglarskiego pod nazwaniem „Tavernengesellschaft", wkrótce potem został założony w Hamburgu „Norddeutsche Regattaverein", w r. 1887 powstał w Kielonji „Marine Regattaverein", który w r. 1891 został przekształcony na „Kaiserlicher Yacht Club". Był to do czasu wielkiej wojny największy i najpoważniejszy klub w Niemczech używający różnych przywilejów z racji swego nazwania „Kaiserlicher" (cesarski) i swego komandora, którym był cesarz Wilhelm II.

Rozwój sportu żeglarskiego w Niemczech był niesłychany, dziś po wojnie liczymy tam trzy związki żeglarskie krajowe, obejmujące około 200 klubów, tabor sportowy, który wynosi około 8000 jachtów, począwszy od największych mających do 30 mtr. dług. w L. W. do najmniejszych klas śródlądowych, których setki na każdej rzece i jeziorze spotykamy. Na często urządzanych regatach, staje do jednego startu po kilkadziesiąt jachtów, a w jednym roku na wszystkich regatach, podaje statystyka ogólnie około 7000 startów. Stoczni jachtowych posiadają Niemcy około 50, które swoją solidnością doszły do tego, że nawet Amerykanie zamawiają wielkie ilości jachtów w Niemczech, gdyż wykonanie jachtów jest o wiele staranniejsze i tańsze jak w Ameryce.

Z krajów południowych najwięcej naprzód wysunęły się Włochy, których sport żeglarski mimo swej młodości wykazuje wielkie postępy tak w żeglarstwie morskiem jak i śródlądowem.

Wobec powyższych dat i olbrzymich sum wygląda nasz polski młody sport żeglarski jak mała łódeczka wobec transoceanicznego olbrzyma; jednakowoż nie święci garnki lepią. Postęp sportu żeglarskiego w Polsce jest nadzwyczaj szybki a tem trudniejszy, że uprawiany jest przez naród, nie mający tradycji morskiej, który tylko wiedziony ideą potrzeby morza, zaczyna zasmakowywać w tym królewskim sporcie!

Old Sailor.

Trójmecz ósemek.

Czechosłowacki Związek Wioślarski wystąpił z inicjatywą zorganizowania trójmeczu Polska—Jugosławja—Czechosłowacja w wioślarskim biegu ósemek. Mecz ten proponowany jest na rok 1929 w Pradze, a na rok 1930—w Bydgoszczy.

Drużyny wodne harcerskie.

Naczelnik Głównej Kwatery M. zwołał na dzień 17 marca r. b. Konferencję przedstawicieli drużyn morskich, żeglarskich, wodnych. Program Konferencji przewiduje: sprawozdanie przedstawicieli drużyn z pracy za rok 1928, regulamin drużyn morskich, mundur i oznaki drnżyn morskich, oraz zamierzenia letnie drużyn wodnych. Obecnie na terenie harcerskim istnieje 18 drużyn morskich i żeglarskich w 16 środowiskach, położonych nad wodami i skupiających w swych szeregach ponad 750 harcerzy.



28 stopni mrozu nie zraziło zapalonych pływaków stołecznych do zorganizowania zawodów.

PŁYWAJĄCE WYSPY.

Kto, lat temu dziesięć, wysunął projekt zbudowania, na bezmiarach Atlantyku, wyspy, uchodziłby niezawodnie za litość wzbudzającego manjaka. Dziś jednak, kiedy odważny czyn Lindbergha i przebycie oceanu przez kilku innych lotników wykazały, iż uruchomienie stałej komunikacji powietrznej między Europą a Ameryką nie jest niemożliwością, projekt taki stał się właśnie aktualnym i racjonalnym.

Przeszkodą największą jest właśnie brak wysep, na których aparat mógłby, w razie potrzeby, zatrzymać się po drodze. W rachubę wejść mogą tylko wyspy Azorskie. Madera i archipelag Kanaryjski są położone zbytnio na południu, Bermudy przydać by się mogły tylko w niektórych wypadkach.

Stały i bezpieczny ruch lotniczy między Starym a Nowym Kontynentem wymaga więc, jako conditio sine qua non, powstania pośród wód całego szeregu wysepek.

Trudno, w tem wypadku, liczyć na przychylne starania natury. Cuda tego rodzaju są rzadkie. Człowiek winien więc liczyć tylko na siebie. I dlatego zaczęto myśleć poważnie o budowie sztucznego lądu.

Problemat taki musiał zainteresować niezwykle wielu ludzi o bujnej wyobraźni. Jednak w ciągu dwuch lat mało powstało, w umyśle architektów i inżynierów, bardziej wartościowych projektów. Bo też zadanie nie jest łatwe. Chodzi nie o okręt olbrzymi i chodzi nie o tamę. Wyspa musi być poczęści statkiem i móc się poruszać, powinna być niejako tamą i tratwą, gdyż musi zabezpieczać od burzy i przedstawiać dużą płaską powierzchnię. Pozatem, musi posiadać takie rozmiary, by znalazło się miejsce na hangary, warsztaty reperacyjne, składy benzyny, hotel, restaurację, stację radio-telegraficzną, meteorologiczną, ambulatorjum etc.

Najbardziej znanym jest projekt inżyniera amerykańskiego H. R. Armstronga, który w zeszłym roku miało nawet zamiar zrealizować pewne towarzystwo. Koszt wyspy Armstronga wynosiłby 25 miljonów złotych. To byłby wielki statek o długości 400 m. przy 120 m. szerokości, usadowiony na tysiącach pali, opierających się o napełnione powietrzem kesony.

Wadą tego projektu jest przewidywanie lądowania aparatów ziemnych lub amfibij, podczas gdy logiczniejszem jest przypuszczać, iż normalnie używane będą samoloty morskie.

Udatniejszym jest może projekt Francuza Basdevant. To jest gigantyczny keson o formie podkowy, tworzącej maleńki porcik, o głębokości 5 — 6 metrów, który wobec możności obracania wysepki w różne strony pozwoli zawsze lotnikowi usiąść lub oderwać się ze spokojnej wody. Dwa wielkie motory, poruszające śruby morskie zezwolą wysepce w razie potrzeby wędrować po oceanie oraz walczyć z prądem dla utrzymania się na miejscu wyznaczonem. Wszystko zostałoby wybudowane z żelbetonu, tak, że wysepka byłaby praktycznie niezniszczalną

Jak z tego wynika, na porządku dziennym są dwie koncepcje sztucznego lądu: pływająca platforma i pływający dock. Logicznie, większe szanse powodzenia ma kierunek drugi. Oba są jednak jeszcze tylko w sferze pomysłów. Można jednak sądzić, że na urzeczywistnienie nie będziemy długo czekać.

W. Junosza.

Turniej water-polo w Berlinie.

Dla uświetnienia 30-rocznicy założenia „Berliner Schwimm Club" komitet międzyklubowy zorganizował w dniach 17 i 18 lutego, trójmecz waterpolowy z udziałem drużyn reprezentacyjnych Anglji, Francji i Niemiec. Zwyciężyły pewnie Niemcy z Anglją 11:4 i z Francją 8:1. Natomiast mecze międzymiastowe skończyły się na remis. Berlin — Paryż — 4:4 i Berlin — Londyn — 5:5.

Prócz turnieju water-polo odbyły się zawody z udziałem najlepszych pływaków niemieckich.

Projekty Arne Borga.

Wielki mistrz szwedzki odbywa obecnie tournée po Australji, gdzie za każdem wejściem do pływalni pobija jakiś rekord.

W przyszłości zamierza zostać trenerem uniwersyteckim w Illinois w Chicago, celem przygotowania drużyny olimpijskiej na rok 1932. Tak więc instruktorami będą Arne Borg w Stanach Zjednoczonych a Amerykanin Weissmüller w Japonji.

Pływanie przy 28 stopniach mrozu.

W czasie największych mrozów (10.II), gdy każdy z mieszkańców stolicy siedział w domu i rozmyślał skąd tu wydostać węgla, grono pływaków stołecznych wyległo na pływalnię braci Kozłowskich wyrąbało lód jednometrowej grubości i zorganizowało na torze 30 mtr. i szerokości 6 mtr. zawody pływackie.

Nie poraz pierwszy to się zdarza w stolicy, gdyż od kilku lat rokrocznie odbywają się podobne imprezy.

W tym jednak roku mróz doszedł do 28 stopni — to też zawody te mogły się b. przykro zakończyć dla zdrowia uczestników. Oto wyniki zawodów:

I serja — Tratt i Gilewicz po 20 sek., II serja — W. S. Olszewski i Chłodziński po 21 sek., III serja — dr. Miazio (Estonka z Rygi) 24 sek. W zawodach wzięło udział ogółem 12 zawodników.

Mimo zimna zgromadziła się spora grupka widzów.



Długoletni sekretarz
Polskiego Związku Pływackiego
p. T. Semadeni.



Niemka Schömmel płynie wśród kry torując sobie drogę siekierą.

Wioślarstwo na wystawie poznańskiej.

W związku z udziałem w Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu Komitet Wykonawczy P. Z. T. W. przygotowuje tablice i wykresy ilustrujące działalność i rozwój Związku za 10 lat jego istnienia. W tym celu uprasza się Towarzystwa o nadesłanie bezwzględnie w najkrótszym czasie następująch danych:

1. Rysunek flagi w barwach,
2. Kolory piórek wioseł
3. Rysunek znaczka klubowego w kolorach,
4. Rok założenia Towarzystwa,
5. Ilość członków na I/I 29 r.,
6. Ilość łodzi wyścigowych i półwyścigowych na I/I 29 r.,
7. Ilość łodzi turystycznych i spacerowych na I/I 29 r.
8. Ilość łodzi żaglowych
9. Ilość łodzi motorowych.

Jednocześnie uprasza się o podanie eskponatów jakie mogą Towarzystwa dostarczyć na Wystawę.

Siła wiatru.

Najsilniejsze wiatry, które od czasu swego powstania zanotowały anemometry, panowały w maju 1902 r. w Kalifornji.

Tak więc 18 maja wiatr osiągnął szybkość 164 klm. na godz., w pewnych nawet chwilach dochodził do 193 klm., co stanowi największą szybkość znaną dotychczas.

Ciśnienie wywierane przez taki wiatr na powierzchnię równało się 300 klg. na mtr.². Można było przy pomocy tej siły podnieść auto jak słomkę, oraz wywrócić pociąg, co też miało miejsce w niektórych miejscach.

Zawody Pływackie w Krakowie.

W dniu 24 lutego odbyły się w pływalni Y.M.C.A. ogólnopolskie zawody pływackie Cracovii. Obsada coprawda mniej świetna i mniej liczna, niż na poprzednich, organizacja, aczkolwiek dobra, również mniej dopisała, lecz ogół wyników stał na dość wysokim poziomie.

100 m. st. dow. dla panów: 6 startujących, wygrał Kot AZS. Lwów 1.12,9, 2) Bober (Pogoń Lwów) 1.18, 3) Halor ŚKLA.

100 m. st. klas. dla chłopców: 1) Ramza (Crac.) 1.41,1, 2) Połuchtowicz (Wisła) 1.54,6.

50 m. st. dow. dla chłopców: 1) Krakowiak 41, 2) Maciejko 43,4, 3) Gackiewicz wszyscy Cracovia.

100 m. st. dow. dla pań: 1) Nowakówna AZS. 1,45, 2) Czaplicka (Cracovia) 1.45,1, 3) Zgorzelska (ŚKLA.).

200 m. st. klas. dla panów: 1) Pauly (Crac.) 3.25,6, 2) Michalak (Crac.) 3.34,6, 3) Sikorski (Wisła).

Sztafeta 4x50 dla chłopców: 1) Cracovia 2.47,4, 2) Wisła 2.58,2.

200 m. st. dow. dla panów: 1) Kot (AZS. Lwów) 2,47 (czas lepszy od rekordu polskiego), 2) Bober (Pogoń Lwów), 3) Halor (ŚKLA.).

100 m. st. dow. dla chłopców od lat 16 do 18: 1) Kowalski 1.23,8, 2) Pilarz 1,27, 3) Gryglewski wszyscy Cracovia.

Sztafeta 3x25 dla pań: 1) Cracovia 1.03,4, 2) Komb. 1.07,2.

100 m. st. klas. dla panów: 1) Pauly (Crac.) 1,37, 2) Michalak (Crac.).

4x50 sztafeta panów: 1) Sztafeta komb w składzie Nierychło, Halor ŚKLA., Bober, Kot Lwów 2.20,1, 2) Cracovia 2.20,6.

100 m. nawznak dla panów: 3 startujących, 1) Ziembicki 1.43.2, 2) Pauly, 3) Michalak wszyscy Cracovia.

Ulgi celne na łodzie.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawiadomiło Pol. Zw. Tow. Wiośl. że w myśl rozp. z dn. 24/XII 28 r. (Dz. U. R. P. Nr. 105 poz. 957) łodzie sportowe z żaglem i bez, o ile zaopatrzone są w stały kil, oraz sportowe wyścigowe fornierowe mogą korzystać z 50% ulgi.

Materjały do historji wioślarstwa.

Wezwanie do Polskich Towarzystw Wioślarskich w sprawie dostarczenia d-howi Długoszewskiemu materjałów dotyczących historji wioślarstwa nie odniosło żadnego skutku, gdyż tylko znikoma ilość Towarzystw dostarczyła d-howi Długoszewskiemu swoje dane. Komitet Wykonawczy P.Z.T.W. zwraca się zatem do Towarzystw z apelem, aby sprawy tej niezasypiały, gdyż dobrze opracowana historja wioślarstwa stanowić będzie dokument świadczący o wytężonej pracy sportowej każdego Towarzystwa. Towarzystwa, które nie dostarczą swoich materjałów — do historji wioślarstwa nie przejdą.

Cena ogłoszeń: 1 stron zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, GALERJA LUXEMBURGA, SENATORSKA 29.—TEL. 70-56.
Prenumerata roczna zł. 20. Kwartalna zł. 5.
Rękopisów nie zwraca się. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

REDAKTOR i WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8. Tel. 74-09.

Z Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego.

W pięknym lokalu Towarzystwa przy ul. Fokal [illegible] odbyło się Walne Zebranie członków. Zagaił długoletni wiceprezes B. Michalski prosząc na przewodniczącego p. Jana Rożnowskiego co zebrani przyjęli przez aklamację.

Najstarszy i najpotężniejszy klub wioślarski w Polsce liczył w roku ubiegłym 1200 członków. Podobnie jak w latach ubiegłych [illegible] sportowe i Towarzystwo było [illegible], główny wysiłek klubu skierowany był w pierwszym rzędzie ku budowie nowej przystani. Osady klubu uczestniczyły jednak w regatach międzyklubowych i wszechpolskich.

Towarzystwo w roku ubiegłym przeżyło pewien kryzys jeśli idzie o poziom osad. Stare silne osady rozpadły się, a młode nie dociągnęły się jeszcze do poziomu najwyższej klasy [illegible]. Wyjątek stanowiła głośna dwójka Lisiecki — [illegible], która zdobyła Mistrzostwo Polski. Dzięki [illegible] młodych osad, klub jednak zajął czwarte miejsce w ogólnej punktacji po AZS-ie, K. W. Poznań i [illegible] T. W.

W sporcie łyżwiarskim W. T. W. jakkolwiek dopiero debiutowało, odniosło szereg [illegible] w regatach międzyklubowych, między innemi w długodystansowym biegu „Sportu Wodnego" Warszawa — Modlin. [illegible]

[illegible] w roku 1928 [illegible].

[illegible] Dziś [illegible] hali.

[illegible] przy ul. Fokal. [illegible]

Tunel pod La Manche.

[illegible]

„[illegible]"

W następnym numerze

„SPORTU WODNEGO"

ukaże się artykuł omawiający całokształt rozwoju naszego sportu pływackiego.

ZAWIADOMIENIE

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE

podaje do wiadomości, że na zebraniu odbytem dnia 16 lutego 1929 r. Władze ukonstytuowały się następująco:

Zarząd

Prezes	p. Skalski Leopold inż.
Vice-Prezes	p. Michalski Bolesław
Kapitan	p. Lenartowicz Eugeniusz
Skarbnik	p. Thomas Jan
Naczelnik Przystani	p. Gołański Czesław
Gospodarz Lokalu	p. Wieczorkiewicz Wacław
Sekretarz	p. Mroczkowski Maksymiljan
Archiwista	p. Ehlert Gustaw
Buchalter	p. Poparzelski Henryk
Kontroler	p. Gorski Feliks
Zastępcy Naczelnika Przystani	p. Małachowski Edward
	p. Ostrowski Józef
Zastępcy Kapitana	p. Wasiński Władysław
	p. Głowacki Franciszek
Zastępca Gospodarza	p. Sowiński Leon

Komisja Rewizyjna

Jaśiński Walenty

Gintar Rudolf

Müller Karol

Komisja Sportowa

Chrapowicki Tadeusz	Lisiecki Jerzy
Duchowski Jan	[illegible]
Fazana Stanisław	[illegible]
Gryglewicz Adam	Wiśniewski Józef
Gubrynowicz Ludwik	Vetter Edward
Kozłowski Czesław	Żak Marjan

Zastępcy Komisji Sportowej

Jabrzemski Zygmunt

Jankowski Wiesław

Kowalec Edmund

Komisja Kwalifikacyjna

Billing Wacław	Kuber Józef
Borkowski Ferdynand	Lewandowski Stefan
Burzyński Józef Dr.	Liszczyński Stanisław
Dzięciołowski Bogdan	Majewski Stanisław
Eberhardt Julian	Naffek Stanisław
Freyer Zdzisław	Śliwowski Władysław
Gorywoliński Aleksander	Werner Jan
Kolisko Witosław	

Zastępcy Członków Komisji Kwalifikacyjnej

Budzyński Włodzimierz

Grędziński Feliks

Janczewski Bolesław

Jezierski Stanisław

Szpachta Jan

Drukarnia Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8.